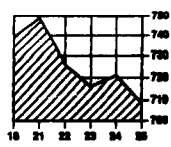


# Economia & lavoro

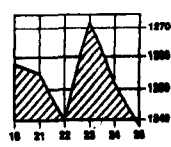
BORSA

I Mib della settimana



DOLLARO

Sulla lira nella settimana



Il consiglio di amministrazione dell'Iri ha dato il via al piano di Agnes, la parola ora passa al governo. Sotto il controllo della finanziaria ci sono Sip, Italcable e Iritel

## Telecomunicazioni Varata Superstet

L'Iri (finalmente) ha approvato il riassetto delle telecomunicazioni. Sotto la finanziaria Stet, responsabile di strategie, coordinamento e tariffe, saranno tre concessionarie: la Sip (servizio in Italia e telefonini), l'Italcable (intercontinentali e internazionali), e l'Iritel per la gestione degli impianti. Il cda, riunito in gran segreto, risponderà il piano Agnes, pronto da mesi. La parola ora passa al governo.

GILDO CAMPESATO

ROMA. In segreto, come dei carbonari: il presidente Nobili, l'amministratore delegato Tedeschi ed il numero tre del consiglio di amministrazione dell'Iri Flaccavento si sono riuniti venerdì ed hanno varato il piano di riassetto delle telecomunicazioni. Inutile cercare conferme ufficiali: vige ovunque la consegna del silenzio come se fossero stati approvati i piani dello sbarco in Normandia e non il progetto di riassetto dei telefoni pubblici. Una riforma che interessa tutti: come clienti del servizio, come contribuenti (almeno quelli che pagano le tasse), o magari come azionisti. Comunque, i silenzi dell'Iri hanno le gambe corte. La notizia è filtrata egualmente, tanto più che il progetto varato dal consiglio di amministrazione dell'Iri giaceva nei cassetti di via Veneto dalla scorsa primavera tanto



Antenne paraboliche per la ricezione e trasmissione televisiva; sotto, Biagio Agnes

waintenance sui rapporti tra ministero delle Poste e società operative dei servizi in concessione; sui rapporti con organismi esteri ed internazionali delle telecomunicazioni; sulla pianificazione strategica delle linee di sviluppo di reti e servizi; sulla gestione della politica tariffaria. Sip. Avrà la responsabilità delle comunicazioni all'interno del paese. Si occuperà della rete di base ma anche dei servizi connessi al libero mercato, ovvero piani succulenti come i telefonini cellulari ed i nuovi servizi a cosiddetto valore aggiunto, altamente remunerativi. Dei suoi vecchi impianti dovrà cedere ad Iritel alcune «giunzioni», ma in compenso si prenderà i servizi interurbani prima gestiti dall'ex Ast. Non sarà la Super-sip, quella che avrebbe dovuto unificare le telecomunicazioni, ma dal cambio guadagna

parecchio. Si prenderà anche le comunicazioni radiomobili della Sim. Italcable. Gestirà i servizi di telecomunicazione internazionali e intercontinentali. Compresi quelli dell'ex Ast: per il fatturato si significa un'ineiezione di 1 200 miliardi. Iritel Secondo alcuni è l'Ast che risorge dalle ceneri. Fortemente voluta da Agnes, avrà la proprietà e la manutenzione degli impianti di telecomunicazione a lunga distanza nazionali, internazionali ed intercontinentali. Oltre gli impianti dell'ex Ast, di Telespazio e di Italcable. Gli impianti verranno poi «affittati» ai due gestori pubblici e agli altri soggetti autorizzati. Un bel centro di potere e di spesa. In futuro potrebbero confluirvi anche gli impianti della Rai, Telespazio e Sira. Sono destinate alla scomparsa. Governo. Gli spetta l'ultima parola.

Approverà il piano dell'Iri o lo cambierà radicalmente? Come consigliere per le privatizzazioni, Amato si è scelto quel Massimo Pini che da membro del comitato dell'Iri ha ostacolato in tutti i modi il piano Agnes. Sarà meno ostile adesso? È possibile, anche perché l'Iri si è premurato di scrivere che il suo progetto è aperto a possibili ulteriori sviluppi sulla falsariga anche delle esperienze di unificazione gestionali compiute all'estero. Ma è un discorso a futura memoria: per il momento lo spezzatino telefonico è semplicemente servito in salsa diversa, più ridotta. Speriamo che la nuova ricetta sia almeno migliore. Stet International La società guidata da Massimo Masini aumenterà il capitale da 10 a 135 miliardi per consentire alla controllata Stet Hellas di realizzare il cellulare in Grecia

## Breda ferroviaria fila come un rapido ma sarà venduta

DAL NOSTRO INVIATO  
PIERO BENASSAI

PISTOIA. Siamo al padossio. Il governo sta negoziando alle aziende dell'Elm i finanziamenti anche per pagare gli stipendi, mentre dall'estero continuano ad arrivare commesse ed aperture di credito.

Nel portafoglio ordini della Breda Costruzioni Ferroviarie al 31 dicembre '91 c'erano ben 1.169 miliardi di commesse già acquisite di cui 525 sui mercati esteri ed il bilancio si è chiuso con un utile netto di 18 miliardi.

Nello stabilimento Breda di Pistoia sono stati realizzati anche i vagoni speciali, gli "Shuttle trains", per trasportare i Tir nel tunnel sotto la Manica. I primi trenta veicoli sono stati consegnati proprio in questi giorni in Inghilterra alla capo commessa Transmanche-Link. Ed il loro collaudo ha dimostrato, sul campo, la validità del prodotto realizzato, che ha richiesto una progettazione completamente nuova. Gli "Shuttle trains" hanno riscosso l'approvamento degli operatori per quanto riguarda la rapidità di carico e scarico dei pesanti automezzi a cui sono destinati. Complessivamente nell'89 al consorzio Breda-Fiat, al quale l'azienda dell'Elm partecipa all'80%, è stato affidato il compito di realizzare 270 veicoli, dei quali 237 verranno costruiti nello stabilimento pistoiese, mentre gli altri 33 provverranno a realizzarli la Fiat Ferroviaria. Una commessa che ammonta a circa 400 miliardi di lire.

Un indubbio successo per l'«Azienda Italia», ma che per il governo non sembra avere alcun valore. A Pistoia intanto a fianco dei lavoratori della Breda, fabbrica-simbolo della città, si sono schierati i sindacati, gli enti locali, la Regione e le forze politiche nel tentativo di evitare che scelse, che niente hanno a che vedere con una strategia di politica industriale, portino ad un collasso dell'attività dell'azienda dell'Elm.

Sono stati già costruiti i capannoni, stanno arrivando gli impianti, si stanno formando gli uomini. Nel 1994 le prime auto La Fiat punta al sud per la fabbrica integrata dove si lavorerà come in Giappone: giorno e notte per la «qualità»

## Quasi pronta a Melfi la Fiat «giapponese»

Pronti i capannoni della Fiat. In arrivo gli impianti. E dal gennaio 1994 si produrranno 450.000 auto all'anno. L'azienda torinese è soddisfatta. Si tratta ora di formare gli uomini per la nuova fabbrica integrata dove si lavorerà come in Giappone. Giorno e notte, per la «qualità totale» e senza conflitti. «Abbiamo scelto Melfi - dice la Fiat - perché qui non dobbiamo rimuovere vecchie culture».

DALLA NOSTRA INVIATA  
RITANNA ARMENI

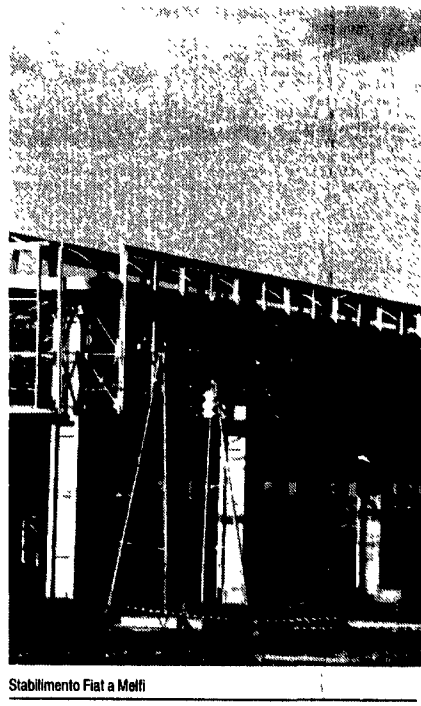
MELFI. I giornali riportano il calo del 55% degli utili Fiat e lo stesso giorno, a Melfi, i dirigenti torinesi mostrano i capannoni appena sorti della nuova Fiat nel mezzogiorno. Capannoni metallici enormi, che scintillano al sole ancora caldo del settembre meridionale lì dove un anno fa c'erano ancora pastori e greggi. Linee di montaggio in via costruzione. E da una parte la verniciatura, poi la lastroferatura e le presse. Sarà più grande o più piccola di Mirafiori? Più piccola rispondono, ma perché più razionale, più compatta.

e che comprende gli stabilimenti di Pomigliano, di Avellino, di Ternoli con essa cambia la geografia industriale dell'Italia. Cesare Annibaldi annuncia ai giornalisti che i tempi sono stati rispettati in pieno e che gli ostacoli, giuridico amministrativi sono stati in gran parte rimossi, che gli uomini e le donne (pochissime) hanno già iniziato i corsi di formazione. Maurizio Magnabosco responsabile del personale precisa le caratteristiche «della più grande iniziativa industriale in Europa degli ultimi 15 anni». Non la solita cattedrale nel deserto, il luogo in cui le industrie del nord si servono delle braccia del sud, perché - dice - accanto agli stabilimenti del mezzogiorno abbiamo dislocato 10 laboratori di ricerca tra cui quello importantissimo di Pomigliano. Tranquilli i dirigenti Fiat sulle strutture metalliche che si innalzano nella valle di S. Nicola senza incontrare ostacoli. Tranquilli anche sulle difficoltà che ancora ci sono, ma che sa-

ranno risolvere: i fondi della legge 64 che ancora non arrivano, le infrastrutture che non si riescono a costruire e che le lentezze burocratiche di enti locali abituali all'incedere delle clientele e dell'assistenzialismo potrebbero costruire in tempi non utili. Ma - dice Annibaldi - la copertura pubblica è una condizione che non si discute, abbiamo già speso per questo impianto 480 miliardi e altri 2000 li abbiamo impegnati nella ordinazione di materiali. E, tuttavia, la grande scommessa, quella che lascia oggi gli animi dei dirigenti Fiat più o meno tranquilli è quella sugli uomini e sulle donne che nello stabilimento di S. Nicola andranno a lavorare. Perché è su di loro e non sui capannoni e sui laboratori di ricerca o sulle nuove tecnologie che si gioca la credibilità Fiat. Dice Annibaldi: «A Melfi ci siamo occupati del rapporto con la società locale con maggiore preoccupazione che negli altri stabilimenti». Aggiunge Maurizio Magnabosco: «In questo stabi-

limento la formazione professionale è più importante che mai, per questo abbiamo cominciato i corsi subito e abbiamo assunto due anni prima operai, ingegneri e periti con un costo enorme per l'azienda». Attenzioni agli uomini, alla formazione, alla cultura locale - la stessa Fiat lo ammette - come mai prima. Neolaureati privi di formazione, cultura del lavoro, della fabbrica, del sindacato venuti dai comuni che circondano Melfi preparati con assiduità per la «nuova» fabbrica. Perché qui si apriranno per la prima volta la fabbrica integrata, qui si lavorerà come in Giappone e si cercherà di rispondere alla sfida delle competitive aziende automobilistiche del Sol Levante. «Torni al giorno per la piena saturazione degli impianti, donne che lavorano di notte in barba alla legge». «È una organizzazione del lavoro completamente innovativa che abbiamo intenzione di estendere che stiamo già estendendo in altri stabilimenti Fiat». Ma da Melfi ci si aspetta

di più che nelle altre sedi Fiat. Perché qui - spiega Magnabosco - non dobbiamo rimuovere alcuna cultura consolidata. La cultura di cui la Fiat parla apertamente è quella per cui in una squadra c'è chi comanda e chi esegue. Invece a Melfi ci saranno le squadre, i nuclei gerarchici saranno ridotti e tutti saranno - devono - essere più responsabili. «Cerchiamo di formare per il governo della fabbrica. Prima puntavamo solo alla specializzazione, oggi alla integrazione. Per i lavoratori si allarga il muro delle competenze». La cultura che non c'è bisogno di rimuovere nel «prato verde» di S. Nicola è probabilmente anche quella delle organizzazioni operaie e sindacali che in questo pezzo di sud appaiono alla Fiat più concilianti, più rassicuranti, meno conflittuali, meno garantista, meno legata a quei canoni di rigidità che le aziende odiano tanto «i nostri rapporti con i sindacati - assicura Magnabosco - sono buoni, sono nati prima dello stabilimento. La domanda comune è stata: co-



Stabilimento Fiat a Melfi

## Lloyd Adriatico in salute

700 miliardi di premi in più nel primo semestre del '92

TRIESTE. Il Lloyd Adriatico nel primo semestre '92 ha aumentato il fatturato di oltre 706 miliardi di lire (+19% sullo stesso periodo del '91). I rami vari sono aumentati di quasi 230 miliardi di lire (+19,2%). Il ramo vita ha avuto in generale un incremento in linea con gli obiettivi di sviluppo della compagnia, mentre sono aumentati del 37% i premi nel ramo malattia e del 38 quelli nel ramo trasporti. Nella responsabilità civile autoveicoli l'incremento è stato del 16,6%. Gli investimenti del Lloyd sono ammontati a 2,4 miliardi, con un incremento dell'8,8% e del 16,8% rispettivamente sul 31 dicembre e sul 30 giugno 1991. Il consiglio d'amministrazione ha espresso preoccupazione sulla situazione del settore. «La riforma del ramo Rea - ha detto il presidente Antonio Sodaro - è ancora lontana dalla definizione, peraltro riesce difficile comprendere come anche il prossimo periodo tariffario possa venir definito con i criteri del passato». I sinistri denunciati in tutti i rami sono stati 248.694, quelli definiti 133.253, con una velocità di definizione del 53,6%. Gli indennizzi globali sono stati quasi 373 miliardi, più 12,4%.

## DIZIONARIETTO DI ECONOMIA

È una delle parole più usate dagli uomini italiani di governo, dai loro «esperti» economici e dai media. Il significato classico del termine è «evento inatteso e imprevedibile che crea una situazione di pericolo». Che quanto sta accadendo in Italia sul piano finanziario e valutario sia un «evento inatteso» è veramente difficile affermarlo. In ogni caso, anche per gli eventi inattesi ma possibili esistono, o dovrebbero esistere, procedure programmate di comportamento tali da evitare il panico e da rendere chiari e noti i compiti di tutti. Ciò vale per le calamità naturali, per eventi inattesi ma possibili su navi, aerei, treni, città sottoposte a rischi (chimici, nucleari, ecc.) e do-

vrebbe valere nella politica economica. Purtroppo in Italia non è così: si procede con proclamazioni sempre più drammatiche dell'emergenza e ci si dedica poi al gioco dell'improvvisare, annunciando misure speciali, smentendole, correggendole, confermandole. Il risultato è uno solo: aggravare lo stato di confusione e di crisi. È indubbio che l'Italia sta vivendo una situazione di grave crisi finanziaria e valutaria dovuta a tre fattori: a) per almeno dodici anni non è stato affrontato alcun problema strutturale, relativo a spese e alle entrate, rinviando al futuro il costo dei «rattoppi speciali»; ora il futuro è arrivato e presenta il conto; b) i governi che si sono succeduti

## La parola chiave EMERGENZA

LUCIANO BARCA

hanno portato l'Italia alla scadenza dell'unità europea senza alcuna adeguata preparazione e ignorando gli inviti (cominciò il governatore Balfi) a predisporre gli opportuni controbilanciamenti al dominio del marco; c) tutta l'economia mondiale è entrata in una fase di recessione (rallentamento della crescita) e di essa due paesi con politiche monetarie diverse - Usa e Germania - cercano di scaricare i costi sul resto del mondo. A fronte di ciò sta tuttavia il fatto indiscusso che, pur in un quadro di generale recessione, l'economia reale italiana non è in condizioni peggiori di quella degli altri paesi industrializzati: siamo un paese con una economia relativamente forte e competitiva (anche nel costo del lavoro per unità di prodotto) ed oggi, dopo la svalutazione, an-

cora più competitiva sui mercati esteri. Una operazione fiduciosa è dunque possibile e necessaria se non si vuole che i venti, venticinquemila miliardi di lire che hanno cercato rifugio nel marco non rientrino solo provvisoriamente in Italia per incassare il premio della loro scommessa vincente sulla svalutazione ma si investano in Italia. Ciò richiede un governo che non minacci ogni giorno misure speciali ed eccezionali che distruggono la certezza del diritto e delle aspettative. La politica finanziaria va ricondotta al più presto nell'ambito dell'ordinario dando sicurezza almeno su comportamenti e misure a scadenza annuale. La legge finanziaria è stata inventata per questo.

N.B. L'on. Amato chiede poteri straordinari in caso di crisi valutarie e monetarie. Ma da chi sono stati aggravati gli effetti della crisi valutaria se non dal panico e dall'improvvisazione dell'onorevole Amato e dei suoi collaboratori? È tollerabile avere alle Finanze un ministro e un segretario generale che si contraddicono ogni giorno e che hanno indotto migliaia e migliaia di risparmiatori a disfarsi dei Bot? La separazione tra Tesoro e Banca d'Italia è un punto fondamentale di corretta gestione. Metterla in discussione in nome dell'emergenza è un altro fattore di crisi e di allarme: è un'altra grave rottura con l'ordinario (cioè con le regole su cui le imprese, le famiglie, il mercato debbono poter contare).